Fiche 2.03 Réseau de transports dans l'agglomération de Delémont

Instance responsable

Service de l'aménagement du territoiredéveloppement territorial

Instance de coordination

Service de l'aménagement du territoiredéveloppement territorial

Autres instances concernées

Service des transports et de l'énergie
Service des infrastructures
Office de l'environnement
Communes concernées

Problématique et enjeux

La ville de Delémont bénéficie d'une excellente position sur les réseaux de transport ferroviaire et routier, au carrefour d'axes de communication importants. Elle peut dès lors prétendre se rattacher au réseau des villes suisses, conformément aux Grandes lignes de l'organisation du territoire suisse. L'ouverture de l'A16, le renforcement de la liaison routière vers Bâle (fiche 2.05 H18 Delémont - Bâle), sa proximité avec la gare TGV de Belfort-Montbéliard et l'amélioration de l'offre en transports publics en direction de Bâle, Bienne et Porrentruy avec des courses cadencées à la demi-heure renforceront encore l'attrait de la capitale jurassienne. Pour faire profiter l'ensemble du territoire de cette position favorable, la structure et les correspondances du réseau régional de transports publics doivent être maintenues et renforcées.

A l'échelle locale, le réseau de transports publics urbains de Delémont ne constitue qu'une offre de base. La desserte des zones d'habitation, de la vieille ville, du quartier de la gare et de l'hôpital est assurée par des lignes de bus et par un service à la demande.

Les communes autour de Delémont sont de plus en plus prises dans un ensemble fonctionnel d'agglomération. Le réseau urbain dessert une ville de 12'000 habitants dans une agglomération de plus de 24'00026'500 habitants. Avec une telle clientèle, un réseau urbain de qualité, comprenant tous les modes de déplacement, peut se développer et contribuer à la diminution de la saturation du réseau routier. La relative proximité de ces communes, situées à moins de 6 km de part et d'autre de la gare et du centre de Delémont, et la structure des lignes permettent la mise en place d'une offre en transports publics performante en assurant une bonne rotation des véhicules dans un horaire cadencé. Aux heures de pointe, les engorgements que l'on rencontre en certains points du réseau routier génèrent parfois des retards. Le réseau des transports publics se doit de présenter un caractère véritablement urbain avec des fréquences élevées dans le périmètre de l'agglomération. Il peut être étendu à d'autres communes en fonction des besoins, des moyens et des possibilités techniques d'exploitation.

L'agglomération de Delémont devrait continuer de connaître une croissance soutenue à l'avenir (cf. fiches 1.03.1 et 1.05). Il convient de déterminer le plus tôt possible la structure et les prestations d'un réseau d'agglomération de manière à privilégier des axes de développement urbain bien desservis, notamment par les transports publics. C'est notamment un objet d'étude du Projet d'agglomération de 2ème génération.

La problématique des transports dans l'agglomération de Delémont découle de la fiche 1.03.1 "« Projet d'agglomération de Delémont".». Rappelons que les objectifs en matière de trafic des agglomérations, déterminés par la Confédération, sont :

- la maîtrise du trafic dans les agglomérations. Les projets d'agglomération interviennent en accroissant l'efficience de l'ensemble du système de transports dans l'agglomération; conformément au principe du développement durable, ils veillent au respect et à la promotion des dimensions économiques, écologiques et sociales et engagent tous les modes de transport à disposition en fonction de leurs aptitudes respectives dans un contexte donné ;
- la coordination de la planification urbaine et des transports. L'urbanisation et la planification des infrastructures de transport devront être coordonnées afin de créer des structures urbaines qui utilisent de manière optimale les surfaces et les modes de transport disponibles. La densification du milieu bâti et la planification des installations à forte fréquentation en fonction de leur accessibilité par les transports publics et par la locomotion douce ainsi que la création d'une nouvelle halte ferroviaire à la Communance constituent deuxtrois exemples d'une telle approche. Une approche globale de la démarche de planification et de coordination contribue par ailleurs à réduire à la fois les atteintes à l'environnement et la consommation de ressources.

Conformément à la loi sur le fonds d'infrastructure (LFInfr; RS 725.13), la Confédération participe au financement de mesures qui améliorent les infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations. Les mesures sont issues d'un projet d'agglomération. Le Projet d'agglomérationd'agglomération de première génération (PA 1) de Delémont a été accepté le 30 octobre 2009. La subvention de la Confédération est fixée à raison d'un taux de contribution de 40 % et d'un montant maximum de 5.93 millions de francs (prix d'octobre 2005, hors TVA et renchérissement) pour les mesures de la liste A.

Le deuxième Accord sur les prestations entre la Confédération, le Canton et le Syndicat d'agglomération devrait être signé en 2015 afin de fixer le cofinancement par la Confédération des mesures d'infrastructures de deuxième génération (2015-2018) à raison d'un taux de contribution de 35 % pour un montant maximum de CHF 4.99 millions de francs.

Principes d'aménagement

1 Les principes d'aménagement de la fiche 1.03.1 " Projet d'agglomération de Delémont " sont applicables.

2 En matière de mobilité douce (Charte, ch. 6.1 à 6.4) :

- réaliser les réseaux cyclables régionaux et locaux prévus par le plan directeur cantonal et les compléter ;
- veiller à la sécurité et au confort des itinéraires existants et à créer ;
- veiller, dans le cadre des projets publics ou privés en matière d'aménagement et de construction, à une offre de stationnement de vélos suffisante et facile d'usage, à domicile et à destination ;
- aménager et sécuriser un maillage fin de cheminements en localité, en tenant compte des besoins des usagers les plus fragiles ;
- mettre en place des pédibus et des vélobus comme solutions préférentielles pour l'accès à l'école.

3 Dans le domaine des transports publics (Charte, ch. 7.1 à 7.3) :

- améliorer la desserte ferroviaire avec des liaisons renforcées vers Bâle, Bienne, La Chaux-de-Fonds, Porrentruy et Belfort (sous réserve de la compétence des offices fédéraux) ;
- soutenir l'augmentation de la fréquence de desserte et les aménagements nécessaires, notamment la réalisation de voies de croisement entre Bâle et Delémont ainsi que d'autres infrastructures entre Bienne et Delémont et en direction de Porrentruy en particulier l'aménagement de la halte ferroviaire de la Communance (sous réserve de la compétence des offices fédéraux) ;
- améliorer la desserte par bus à l'échelle de l'agglomération, soit le développement prioritaire de l'offre régulière en articulation avec la structure et les développements urbains, l'optimisation des correspondances avec les CFF, l'aménagement des infrastructures intermodales (arrêts ferroviaires et de bus, gare routière, stationnement deux-roues à proximité des transports publics) et l'augmentation du confort des voyageurs ;
- veiller à de bonnes conditions de circulation des transports publics, notamment par l'aménagement et la gestion des carrefours avec priorité aux bus ;
- évaluer la mise en place d'un service à la demande (Publicar) dans les couloirs non desservis et durant les périodes sans service régulier ;
- promouvoir le développement des communautés tarifaires associant les différents prestataires des transports publics, notamment la création d'une communauté tarifaire intégrale.

4 ~~Amélioration de~~Améliorer la ligne directe entre l'Arc lémanique et Bâle par Delémont.

5 Dans le domaine des réseaux routiers (Charte, ch. 8.1 et 8.2) :

- soutenir le projet de la H18 en direction de Bâle (sous réserve de la compétence des offices fédéraux) ;
- améliorer l'accessibilité à la zone d'activités de la Communance depuis l'échangeur A16 Delémont Ouest en particulier, par un nouvel accès, conformément au plan directeur localisé ;
- délester la traversée de Courroux du trafic de transit.

6 Dans le domaine des plans de mobilité (Charte, ch. 9) :

- promouvoir la mise en place de plans de mobilité par les collectivités ou les entreprises, avec le but de limiter l'usage de la voiture et de renforcer le report modal vers les transports publics et les mobilités douces.

7 Dans le domaine de l'environnement, les aspects air, bruit, imperméabilisation des sols, biodiversité, sécurité et qualité des espaces publics notamment sont à considérer en particulier.

Mandat de planification

Niveau cantonal
Le Canton réalise les différentes mesures qui relèvent de ses compétences; l'approbation des plans et les décisions des organes compétents en matière financière sont réservées.

Le Service ~~de l'aménagement du territoire~~du développement territorial :

a) assure la coordination avec la fiche ~~"~~« Projet ~~d'agglomération~~d'agglomération de Delémont ».
b) actualise la conception directrice des transports~~;~~.
c) conduit la procédure d'adoption du plan régional des transports~~;~~.
d) veille au respect des mesures d'aménagement du territoire préconisées~~;~~.

e) veille à la valorisation par les communes des espaces situés à proximité des gares ou le long des lignes de bus.
f) Le Service des transports et de l'énergie :
a) assure la coordination de la conception directrice avec les autres lignes de transports publics qui desservent Delémont;.
b)g) recherche un financement de la Confédération et du Canton au titre des transports d'agglomération.
h) assure la coordination de la réalisation des aménagements de transports publics (halte ferroviaire de la Communance, autres infrastructures, etc.).

Niveau communal
Les communes concernées réalisent les différentes mesures qui relèvent de leur compétence; l'approbation des plans et les décisions des organes compétents en matière financière sont réservées.
Elles :
a) participent à l'actualisation de la conception directrice des transports;.
b) réservent, dans leurs plans d'aménagement des circulations, les espaces nécessaires aux transports (arrêts, voies de circulation, stationnement, etc.) ;.).
c) assurent, par le biais du plan d'aménagement local, la mise en œuvre des mesures d'aménagement du territoire préconisées;.
d) valorisent, dans leur plan d'aménagement local, les territoires situés à proximité des gares ou le long des voies de bus.

Références

Office fédéral du développement territorial (ODT) (2004), Projets d'agglomération, partie transports et organisation du territoire: critères d'appréciation. Manuel d'utilisation, Berne: Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC).

Office fédéral du développement territorial (ARE) (2007), Directives pour l'examen et le cofinancement de projets d'agglomération, Berne.

Office fédéral du développement territorial (ARE) (2010), Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 2ème Génération, Berne.

Département de l'Environnement et de l'Equipement (2010), Projet d'agglomération 41, Halte de la Communance, Rapport final.

Syndicat d'agglomération de Delémont, République et Canton du Jura par le Service de l'aménagement du territoire (2012), Projet d'agglomération de 2e génération.

Agglomération de Delémont,République et Canton du Jura par le Service de l'aménagement du territoire (2007), Projet d'agglomération.